EL ASTILLERO

EL ASTILLERO

Nº 6

Nº 6

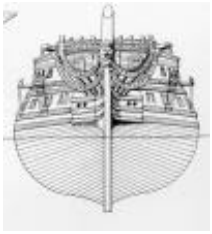
Enero de 2004

Revista gratuita de Modelismo Naval no profesional

Tirada: 623 suscriptores

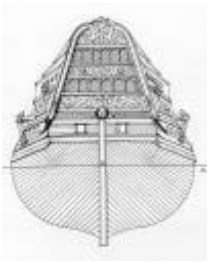
Nº6

EL ASTILLERO



Articulistas en este número
(por orden de aparición)

José Antonio García Merino
Javier Mugarza Calvo
Isidro Rivera



Maquetación y editorial:

Borja García Cabellos
astillero@ya.com
http://www.aranako.com

Índice:

Editorial	***1***
Los padres peregrinos y el navío Mayflower	***2***
Exposición de Modelismo Naval	***14***
Construcción de balleneras	***16***
Breve reseña acerca de la caza de ballenas en los tiempos del capitán Acab	***20***

EDITORIAL

Traemos a la portada de este numero que cierra nuestro primer año de existencia, uno de los modelos, para quien escribe, mas bonitos y logrados por Artesanía Latina, que sin embargo ha desaparecido de su actual catalogo.

Se trata del Ballenero Charles W. Morgan, perteneciente a un época ya pasada en que las ballenas era fuente de materias primas hoy inútiles por lo desfasadas que han quedado sin que por ello, y que sin embargo se conserva intacto en el puerto de Mystic.

Alguien en algún lugar de nuestra geografía e instituciones debería tomar nota de este hecho: una nación joven conserva los barcos que pertenecen a su historia, mientras que por el contrario, una nación como la nuestra, que no solo ha surcado los siete mares, sino que los ha hollado por primera vez, los ha nombrado y cartografiado, no conserva ni un solo testigo de su pasado marinero.

¡Algo no funciona en nuestro concepto de la historia! ¡Ni en nuestro amor propio!. Y no es solo un problema de dinero: hay formas de mantener y gestionar el patrimonio de manera que no sea una onerosa carga para los contribuyentes, desde unas leyes del mecenazgo justas y modernas hasta las iniciativas privadas, pasando por la utilización de la riqueza cultural como elemento de formación y ocio.

¡Aprendamos de los anglosajones en aquello que pueden enseñarnos y esto es un buen ejemplo de ello!

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.

La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores.

LOS PADRES PEREGRINOS Y EL NAVIO MAYFLOWER

José Antonio García Merino

El navío ingles "Mayflower" (Flor de Mayo) ha pasado a la historia por haber sido el barco que transporto en 1620 al grupo de los Padres Peregrinos (Pilgrim Fathers) a las costas de Norteamérica que establecieron en Plymouth (Massachusetts) la primera colonia estable, el primer núcleo de los Estados Unidos de América.

Antes de abordar el tema hay que hacer la advertencia de que no existe ninguna exactitud sobre las fechas del viaje, su duración, distancia a la que arribaron de su punto de destino, número de pasajeros, etc.

Para comprender la aparición y existencia de los Padres Peregrinos o Puritanos hay que hacer una breve introducción histórica

A la muerte de Isabel I Tudor, la reina virgen, última hija de Enrique VIII, que muere sin descendencia, accede al trono ingles en 1603 Jaime I, (la historia en España lo designa como Jacobo) que introduce la dinastía de los Estuardos en Inglaterra, rey de Escocia como Jaime VI, rey absoluto y en cuyo país la religión oficial era la presbiteriana; según algunos autores Jaime I era libertino, miedoso, borracho, jactancioso y aquejado de un físico desagradable.

Los Estuardos (1603 - 1689) no fueron reyes populares, eran soberbios, faltos de tacto para los asuntos de gobierno, pretendían gobernar como reyes absolutos prescindiendo del Parlamento y discriminaban a los puritanos. Los puritanos querían una Iglesia más sencilla El origen de este hecho se encuentra en las divisiones que se produjeron en la Iglesia Anglicana durante el siglo XVI. Uno de los grupos escindidos era el de los puritanos, unos cristianos que interpretaban los mandamientos del Decálogo de un modo aún más riguroso que las doctrinas de Jean Calvin, que se hallaba asentado en Ginebra. Recibieron el nombre de "puritanos" -que traduce en inglés puritan, y éste a su vez del latín purus- porque, siguiendo las enseñanzas religiosas más estrictas del calvinismo, querían "purificar" la religión oficial inglesa, el anglicanismo, porque según ellos se parecía demasiado al catolicismo y además, decían, que había mucha corrupción en ella en el sentido de que deformaba las creencias bíblicas.

Cuando Jaime I subió al trono los puritanos le presentaron un memorando con sus peticiones, rogándole humildemente que hiciera ciertas concesiones en el ritual litúrgico y en el funcionamiento de las parroquias para que la doctrina puritana fuera incluida en la Iglesia oficial y no estar fuera de la ley, lo que era peligrosísimo en aquellos tiempos, pues, los habitantes del país tenían la obligación de seguir la religión oficial, igual que sucedía en España, donde el que no era católico era considerado como hereje y perseguido por la Santa Inquisición. Las peticiones de los puritanos no fueron atendidas por Jaime I

En el año 1607, un grupo de estos puritanos decidió exiliarse en Amsterdam porque pensaban que, en los Países Bajos, podían disfrutar de una mayor libertad religiosa; tras residir en la capital holandesa durante un año se trasladaron a Leiden donde permanecieron durante 12 años. En esta ciudad siguieron viviendo juntos hasta 1617, en que la Compañía de Londres, dedicada a la colonización en Norteamérica, les ofreció unas tierras en Nueva Inglaterra, cerca de la desembocadura del río Hudson, en el actual estado norteamericano de Virginia.

De los que inicialmente emigraron 14 habían renegado de la religión oficial inglesa, el anglicanismo y se llamaban "separatistas", y no les gustaba que sus hijos adoptaran las costumbres y el modo de vida holandés por lo que parte de la comunidad de Scrooby de Padres Peregrinos, decidieron regresar a Inglaterra a la ciudad de Southampton en un pequeño barco, el "Speedwell", decidiendo marchar al Nuevo Mundo y dar vida a una comunidad con plena autonomía religiosa y civil huyendo de la amenaza de ser encarcelados e iniciaron los preparativos del viaje. Aquí se unieron a un grupo de separatista que pertenecían a la Iglesia congregacionista de Southwark de Londres.

Estas aventuras trasatlánticas eran patrocinadas por compañías formadas por varios inversores. Se llamaban "joint- stock companies," algo así como los fondos de inversión. Los inversores esperaban recoger grandes beneficios financiando la labor de los colonos es decir estableciéndoles el negocio y recogiendo parte de las ganancias. Como no tenían recursos para pagar los gastos que representaban el desplazamiento y la colonización, firmaron un acuerdo financiero por el que se comprometían a trabajar durante siete años para la compañía y la mitad de las personas que componían el grupo aceptó la oferta. Su intención era establecerse allí y crear una Nueva Jerusalén donde vivir de acuerdo con sus creencias religiosas.

El grupo, reforzado por individuos que en realidad no se hallaban obligados a expatriarse por puros motivos religiosos, estaba formado por un total de 101 personas. Dos de sus jefes, que eran los únicos con educación universitaria, pasaron dos años negociando las condiciones en que se establecería la nueva colonia. Jaime I rehusó concederles libertad de conciencia pero prometió que nadie les molestaría por practicar su propia religión. En todas las materias seculares dependerían del gobierno de Virginia.

Resueltos todos los problemas a su gusto, los puritanos o separatistas decidieron establecerse diplomáticamente a unos 150 k. al norte de la colonia anglicana de Jamestown. y todos juntos se prepararon para afrontar por primera vez la travesía del Océano Atlántico a bordo de dos naves: el "Mayflower" y el "Speedwell".

Los dos navíos estaban capitaneados respectivamente por Christopher Jones y el capitán Reynolds.

El 15 de Agosto levaron anclas del puerto de Southampton. Se detuvieron diez días en Darnioutli porque necesitaban hacer

reparaciones. Zarparon otra vez y cuando habían navegado unas 100 leguas el "Speedwell" comenzó a hacer agua demostrando no estar en condiciones de afrontar el Atlántico, obligando a su capitán a una melancólica renuncia. Regresaron precipitadamente a Plymouth, siempre en el Devón, y el capitán de la "Speedwell" decide el retorno a Londres junto con una veintena de pasajeros desilusionados por las vicisitudes y allí abandonaron el "Speedwell".

El 16 de Septiembre el "Mayflower" zarpó de Plymouth con 101 pasajeros entre hombres, mujeres y niños, con destino a Virginia, decididos a afrontar mil riesgos para poder iniciar una nueva vida en una tierra libre, donde los colonos habían obtenido licencia para su asentamiento. Iba mucho mejor preparado y equipado que los barcos de las expediciones anteriores. Llevaba además cabras, pollos, carne salada, verduras, panes, y varios barriles de cervezas. Como sucedía a menudo en estos tiempos, las provisiones que llevaban eran inadecuadas para este tipo de travesía. Se llenaban de gusanos y el agua se pudría. De las 149 personas que llevaba a bordo, 47 de ellas eran ofíciales y tripulación. Es probable que no llevara mas de 40 puritanos o separatistas. Iban 9 sirvientes 14 aprendices y artesanos, tres cocineros, dos cañoneros un medico y un cirujano de a bordo. En el barco viajaban también varios niños y dieciocho mujeres. Precisamente una de ellas, Elizabeth Hopkins, dio a luz durante la travesía a un hijo, al que llamó Oceanus. Otra, Susana White, tuvo a su hijo al poco tiempo de desembarcar. Su capitán era un experto ballenero. Iba cargado de muebles y utensilios domesticos.

Afrontando tempestades que provocaron la rotura del velamen, y cuyos fuertes vientos obligaron a cortar varias vergas soportando igualmente la rotura de uno de los baos mayores y con varias vías de agua que inundaban peligrosamente el navío, el "Mayflower" navegó durante 64 días consecutivos. El 8 de Noviembre se avista tierra y el 19, la nave se acerca a la escollera de Truro en la punta de Cabo Cod, pero como se encontraban a 200 millas del punto de atraque previsto, se dirigieron hacia el sur, pero el mal tiempo les impidió proseguir y la cercanía del invierno aconsejó el retorno a Cabo Cod.

El 21 de Noviembre de 1620 el

nciclopedia Microsoft® Encarta® 2002. © 1993-2001 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos

"Mayflower" echó el ancla en el lugar que hoy es el puerto de Provincetown (Massachusetts) pero debido al mal tiempo y a errores de navegación, el "Mayflower". se hallaban desviados al nordeste de su destino inicial en Virginia después de 67 días de navegación, habiendo recorrido desde la

localidad de Plymouth, en Inglaterra, a la de Plymouth, en Massachussets, la distancia de 2.750 millas. Durante el viaje solo murieron un pasajero y cuatro tripulantes. La incompetencia de uno de los pilotos hizo que el "Mayflower" se pasara unos trescientos k. (200 millas) del punto donde pensaba desembarcar en Virginia y tomara tierra en Cabo Cod (Massachussets)

La licencia para su establecimiento en el Nuevo Mundo, expedida por la Compañía de Londres, ya no era vinculante y esta carencia de derechos para instalarse en aquellas tierras fue lo que llevó a los colonos a firmar el "Pacto del Mayflower" y el hecho de que algunos de los pasajeros querían independizarse totalmente de sus compañeros de viaje pues los pasajeros puritanos hablan tenido muchas dificultades en la travesía con pasajeros de otras sectas, con descreídos y con rufianes. Para evitarlo, 41 pasajeros adultos (entre ellos John Alden, William Bradford, William Brevvster, John Carver, Miles Standish y Edward Winsiow) se reunieron para redactar y firmar el "Pacto del Mayflower".

En el nombre de Dios. Amen.

Nosotros, los abajo firmantes, leales súbditos de nuestro soberano Jaime, en el temor y por la gracia de Dios, Rey de Gran Bretaña, Francia, Irlanda, Rey defensor de la fé, etc., suscribimos este documento.

Habiendo emprendido para gloria de Dios y el progreso de la fé cristiana, y el honor de nuestro Rey y de nuestro país, un viaje para instalar la primera colonia al Norte de Virginia, por este documento, los aquí presentes, solemne y mutuamente en presencia de Dios y ante los demás, pactamos y nos concertamos en un organismo político civil para nuestro orden y mejor gobernación, y para el fomento de los extremos antedichos; y en virtud de los mismos para elaborar, constituir y promulgar aquellas justas leyes, ordenanzas, actos, constituciones y cargos que en el curso del tiempo se consideren más adecuados y convenientes para el bien general de la colonia. Y en virtud de lo cual prometemos el acatamiento, la sumisión y obediencia debidas.

Como testigos hemos reseñado nuestros nombres, dado en Cabo Cod el once de noviembre, reinando nuestro soberano señor el rey Jaime de Inglaterra, de Francia y de Irlanda, el decimoctavo y de Escocia el cuadragésimo cuarto. En el año del Señor de 1620.

Figuran los nombres de los cuarenta y un Padres Peregrinos con sus correspondientes firmas

Este documento se ha considerado por algunas como la primera constitución escrita de América, que sometía a los pasajeros a un "cuerpo político civil" y que tenía la facultad de elaborar y promulgar leyes, a las que se someterían todos los colonos. Con el pacto, los puritanos querían darse a sí mismos unas normas de convivencia, que respetaran las leyes que estaban en vigor en Inglaterra. No se

trataba, pues, de un texto constitucional ni de una declaración de principios, sino de un acuerdo para trabajar juntos "por el bien general".

Este pacto estableció el principio básico del gobierno de la mayoría, que tuvo después una gran trascendencia histórica pues representó la semilla del gobierno democrático de Estados Unidos que perduró en la colonia de Plymouth hasta su absorción en 1691 por la Compañía de la Bahía de Massachusetts.

El 15 de Diciembre el "Mayflower" una vez elegido el emplazamiento donde asentarse, echó definitivamente el ancla en un muelle descubierto por los exploradores. Los Peregrinos desembarcaron del "Mayflower" y fundaron la colonia de Plymouth, la primera colonia permanente en Nueva Inglaterra. Ya en tierra, los Padres Peregrinos afrontaron el invierno donde las condiciones de vida fueron extremadamente duras junto a todos los hombres del navío, de los que la mitad murieron a causa de una epidemia de escorbuto, hinchazón de las encías por falta de vitamina c, pulmonía y también de "debilidad general" que había golpeado a la nueva colonia, pero el invierno siguiente a la travesía mostró que los 67 días de viaje habían perjudicado enormemente la salud de los pasajeros. Y eso que los indios wampanoags les enseñaron a cazar pavos, pescar langostas y el uso de los vegetales propios de este país. Mas tarde cambiaron a los indios pieles de castor por maíz. Finalmente, les salvo el bacalao (cod) que les permitió crear una gran industria y florecer empezando a prosperar y a extenderse.

A lo largo del primer año de estancia en Plymouth, los colonos habían construido siete casas, una pequeña iglesia y tres almacenes comunes de alimentos, provisiones y vestidos. Aunque los puritanos vinieron aquí huyendo de la intransigencia religiosa que había en Inglaterra, una vez que se asentaron aquí fueron mas intransigentes que cuando salieron. Iban siempre vestidos de negro, los bailes y diversiones estaban prohibidas en sus ciudades. Su gran entretenimiento los domingos consistía en ir al cementerio a visitar y a rezar en las tumbas de sus parientes fallecidos.

Se había constituido el primer núcleo de los Estados Unidos de América

El 5 de abril de 1621, tras 110 días de fondeo, el "Mayflower" con cincuenta miembros del grupo originario que quedaban con vida de su valiente tripulación, levó anclas para volverse a enfrentar con el Atlántico. El 6 de Mayo,

después de 31 días de navegación rápida, regresaron a Inglaterra en ruina, saliendo de la historia de los Padres Peregrinos para convertirse en leyenda.

En nuestros días, el recuerdo de los Padres Peregrinos adquiere una especial relevancia en Estados Unidos con motivo del Día de Acción de Gracias. El origen de esta conmemoración se encuentra en la fiesta de celebración de los puritanos tras recoger su primera cosecha en 1621, convocados por William Bradford, que había sido nombrado gobernador de la colonia. La fiesta de Acción de Gracias (The Thanks Giving Day) se fijó en el mes de Noviembre En el año 1863, el presidente Abraham Lincoln retomó la idea de celebrar una fiesta nacional de Acción de Gracias y, después, todos los sucesivos presidentes proclamaron un día de Acción de Gracias hasta que, en 1941, el Congreso norteamericano decidió fijarla en el cuarto jueves del mes de Noviembre. En este día el pavo es el plato típico que los norteamericanos comen.

La "hazaña" del "Mayflower" ha tenido una importante proyección en la vida económica norte-americana. Bajo esta

denominación existen pubs, bares, restaurantes, hoteles, editoriales, asociaciones para el estudio del viaje, agrupaciones de los descendientes (se conoce perfectamente la lista de todo el pasaje), academias de idiomas, museos, camisetas, cuadros, felicitaciones, etc.

Los datos que se tienen sobre este navío son supuestos y establecidos con arreglo a los sistemas de construcción naval de entonces y la técnica de los carpinteros de ribera, por lo que no hay una referencia exacta a sus dimensiones. El especialista en navíos de esta epoca, R.C. Anderson, de la "Society for nautical research", de Southmpton estima que las proporciones del "Mayflower", de unas 180 toneladas de desplazamiento, eran: Eslora: 19,50 m., manga: 7,95 m. y calado: 3.35 m.

El "Mayflower" era un galeón botado en 1615, algunos autores lo suponen construido en 1605 y otros en 1609, de tres palos y bauprés con vela cebadera, en el palo de mesana llevaba una entena con vela latina al tercio. Había navegado como navío mercante por el Mar del Norte y comerciado en vinos por el Mediterráneo.

Es un modelo muy popular, casi todas las firmas que comercializan planos disponen de este modelo, igualmente lo encontramos en kits de montaje, en plástico (Airfix, escala 1/96 y Revell, escala 1/83), en papel y en botella. Planos gratis de esta maqueta se encuentran en Internet en las siguientes direcciones:

http://www.all-model.com/LIST.html

http://www.all-model.com/list1/mayflower/mayflower.html

http://www.armada15001900.net/pmanzanero.htm

No existe ninguna similitud entre los diversos modelos de maquetas existentes, planos, cuadros y dibujos. Cualquier interpretación y consiguiente realización es valida. En Internet existen mas de 230 paginas web hablando sobre el barco, la historia de los Pilgrims y cursos didacticos, incluso Hollywood llego a realizar una película "La aventura de Plymouth" interpretada por Spencer Tracy, Gene Tierney y Van Jhonson

El comentario sobre la construcción de este navío se realiza sobre los aspectos mas importantes de los planos de la firma italiana Amati a escala 1/60. La realización

de este modelo no es complicada y el resultado es una maqueta muy vistosa de unos 52 cm. de largo y 53 cm. de alto aproximadamente.

Sobre una falsa quilla de 4 mm. grueso de contra-chapado español se encastran 13 cuadernas del mismo grosor, sobre las que se colocan las cubiertas de 0,8 mm. de contra-chapado finlandés que delimitan el castillo de proa, el combes y el alto alcázar de popa y en las que previamente se habrán practicado los orificios de las fogonaduras para los palos. Para la tablazón de las cubiertas se utilizaran listones de 0,5 x 3 mm. Sobre la cubierta del combes se sitúa una chalupa con sus soportes y cabos de trincado.

Según las instrucciones de montaje el forrado del casco se realiza de dos formas distintas: Con las amuradas de una sola pieza de contra-chapado de 0,8 mm. español (el finlandés es mas rígido y en mi opinión se curva peor) y forrado con tracas de 1 x 4 mm. Por experiencias anteriores prefiero forrar todo el casco con tracas, recortándolas posteriormente para dar la forma de las amuradas. El resto no tiene mayormente dificultad alguna salvo la apertura de las portas para los cañones que requiere cierta precisión, sobre todo en el limado y acabado de las mismas.

Los palos macho de trinquete y mayor van en redondo de 8 mm. y el de mesana y bauprés en 6 mm. El mayor y el palo de mesana tienen una ligera inclinación hacia popa. En otros modelos es el palo trinquete el que tiene la inclinación hacia proa. El trinquete y el mayor con masteleros y mastelerillos y con reatas. El palo de mesana con mastelerillo. El palo bauprés esta centrado en la línea de crujía del navío y sobre un enjaretado que al decir de los entendidos servia para que la tripulación se aliviases de sus necesidades. Sobresaliendo del alcazar de popa lleva un botalón en redondo de 2 mm. en el que se afirma la vela latina del palo de mesana.

La vergas del trinquete van en redondo de 4 mm. Y la del mastelerillo en redondo de 3 mm. La verga del mayor en redondo de 4 mm. y la de gavia en redondo de 3 mm. La verga de la vela de cebadera en redondo de 3 mm. La entena del palo de mesana en redondo de 4 mm.

Las dificultades de este modelo pueden estar en la realización de las cofas, sobre las que no hay ninguna unanimidad respecto a su construcción, según unos es una cofa llena, sin huecos y según otros lleva columnas. Igualmente puede existir dificultad en la realización y colocación del racamento de izado de la verga de la vela mayor.

Los obenques lleva vigotas triangulares que es lo correcto y este es otro punto de discrepancia entre los distintos modelos pues todos ellos llevan vigotas redondas y se debe recordar que las vigotas redondas no empiezan a utilizarse hasta mediados de 1650.

La jarcia firme: estays, burdas y obenques van en cabo negro de 1,3 mm. de grueso. La jarcia de maniobra: escotas, drizas, brazas y amantillos van en cabo de color crudo de 0,5 mm. de grueso. Las velas llevan puños y gratil sin faja de rizos.

La popa lleva dos portas guarda-timones o de cañones de caza. El timón además de sus pernos de sujeción a la roda va unido a la popa por cadenas.

Otro punto de discrepancia entre las distintas ofertas de modelos esta en la decoración del casco. En los planos que comentamos no existe decoración, el modelo va en madera vista, pulida y barnizada. La realidad es que este modelo al igual que el "Judith" (1559) "Golden Hind" (1560), "Revenge" (1560), "Triumph" (1576), "Squirrel" (1583),"Ark Royal" (1587) y "St. Michel" (1688), todos ellos navíos ingleses, llevan la amurada del castillo de proa y bordas del alcazar de popa decoradas mas o menos profusamente con triángulos de colores, predominando los colores verde y amarillo y alternando con otros colores como el rojo y el negro, confirmándose la opinión del modelista Ricardo Llorens. El espejo de popa va decorado con la flor de mayo (debido al nombre del barco) en blanco y verde. La obra viva esta con el clásico color de la época del blanco grisáceo y sucio debido al sebo de que se impregnaba para defenderse del ataque del molusco xilófago "teredo navalis".

En la primavera de 1957, una reproducción del Mayflower recorrió la ruta seguida por su predecesor. A su mando estaba Alan Villiers, hombre de probada experiencia naval, de cuyas observaciones se pueden extraer preciadas deducciones sobre el comportamiento en el mar de los galeones ingleses del siglo XVII.

"El puente inferior del viejo "Mayflower" servia para el transporte de la carga, y la incomodidad debida a la falta de altura era algo que sus más de cien pasajeros tuvieron que aceptar y soportar. La altura suficiente para estar de pie, en pequeños barcos es una idea nueva, y de hecho existen pruebas que demuestran que hace un siglo o dos, y quizá menos, los marineros eran más pequeños. O quizá la teoría era que los marineros estaban tan cansados al final de su

servicio, que se tumbaban a dormir, por lo que el problema de la altura no existía.

El "Mayflower" se mueve incluso con vientos muy suaves, gracias a su modesto calado y a las velas de forma idónea para los vientos del Atlántico. El alto alcázar de popa nos hace pensar un poco, pero no tengo duda de que un barco pequeño de este tipo debe navegar bien; no hay que olvidar que por lo menos durante tres siglos el comercio mundial se desarrolló con barcos de este tipo, es decir, desde el descubrimiento de América hasta el siglo XIX."

En la actualidad una replica del "Mayflower" esta atracado en el puerto de Plymouth (Massachussets), recibiendo anualmente la visita de gran numero de turistas.

EXPOSICIÓN DE MODELISMO NAVAL.

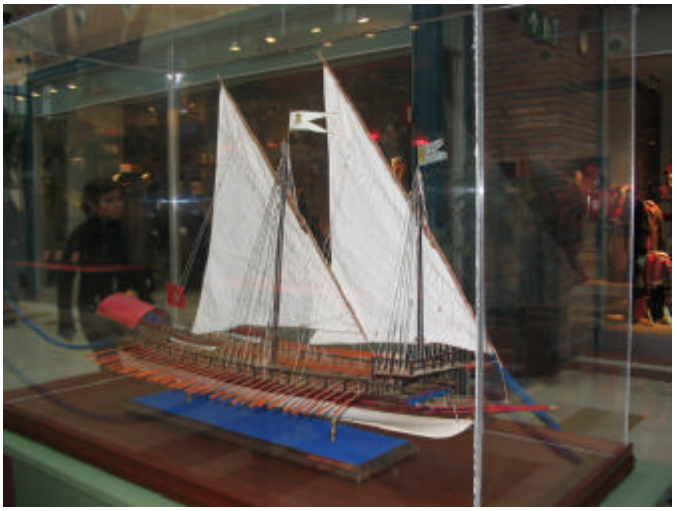
Javier Mugarza Calvo

Del 15 de octubre al 13 de noviembre, ha tenido lugar en la gran superficie comercial de Artea en Lejona (Vizcaya), una exposición de modelismo naval, "De la vela al vapor", en ella se han expuesto unos 40 barcos de todo tipo, desde una Birreme griega hasta un angulero vasco.

Para mí que he empezado este año en el tema del modelismo es la primera vez que veía una exposición, y la verdad es que me hizo bastante ilusión tenerla tan cerca de casa y poder verla cuantas veces quisiera.

La exposición estaba montada a lo largo de los pasillos del centro comercial y para verla entera te tenías que recorrer más de 200 metros, esta no se si es la mejor forma de hacer una exposición pero es lo que había y no nos podemos quejar, por lo menos los aficionados hemos podido apreciar con todo lujo de detalles las obras de nuestros colegas.

Yo no sé como se harán otras exposiciones, pero en esta he echado en falta una cosa, y es que hubiera algún catálogo que te describiera todas las maquetas expuestas, (yo me las tuve que apuntar casi todas a mano), o que hubiera algún responsable al que le pudieras consultar alguna cosa.

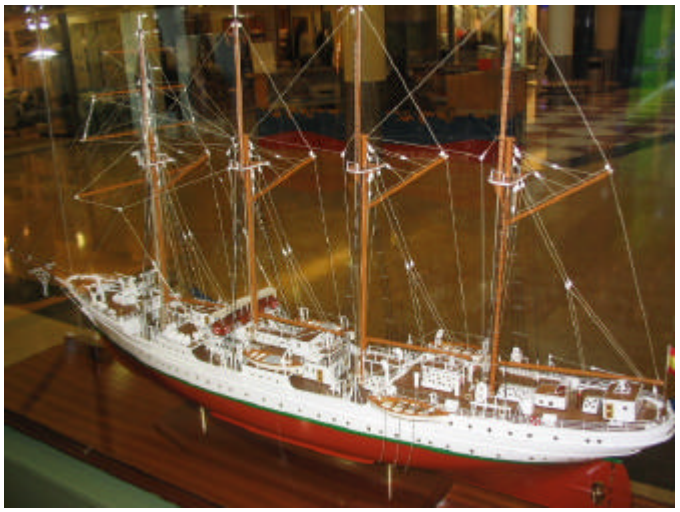


Los modelistas pienso que eran todos de la zona, pero ya digo que no había muchos datos por allí, supongo que la exposición la hizo alguna asociación. Pregunté en el servicio de información del centro y me indicaron que si quería saber

algo sobre algún modelo en concreto tenía que dejar mi número de teléfono y luego ya me llamarían. Así que pasé de esto.

Tengo que decir que las maquetas para un novato como yo, parecían todas impresionantes y que no se les podían sacar muchas faltas. Yo estoy haciendo un

remolcador y todavía no estoy muy metido en este mundillo, y sobre todo en el de los grandes barcos a vela los cuales me parecen muy complicados. Sin embargo si que pude apreciar por lo menos en uno de ellos que el maquetista no se había leído la lección del amigo Pady de cómo alinear vigotas, pero por lo demás muy buena, por lo menos par mi que es la primera que veo que queréis que os diga.



En la exposición no podía faltar como me imagino que ocurrirá en muchas, la presencia del Juan Sebastián Elcano.

Aproximadamente la mitad de las maquetas o menos eran hechas a partir de kits, y el resto por medio de planos, al menos eso es lo que me pareció a mi, pero ya os he dicho que me falta mucho rodaje.

A mi me gustaron todos y todos me parecieron complicados, pero sobre todo me llama la atención los veleros, el Galeón Santiago de 1618 era precioso, y ese pienso que estaba hecho desde planos. Otro que me gusto mucho pues no había visto nunca con la zona viva en placas de cobre fue la Fragata Británica H.M.S. Unicorn de 1770.

El amigo Borja me pidió si es que era posible que sacara unas fotos y así lo hice, la mayoría ya habréis visto algunas en la Web de Aranako. La verdad es que no son muy buenas pero tuve un problema, y es que las maquetas estaban casi todas metidas en urnas y al sacarlas sin flash y ser el local muy iluminado salían reflejos por todas partes. La otra opción fue hacerlas con flash con lo cual quedaron algo mejor, pero sin

poder acercarme para sacar detalles. Lo siento colegas, la próxima vez intentaré mejorar.

A continuación os hago un listado de la casi totalidad de las maquetas expuestas:

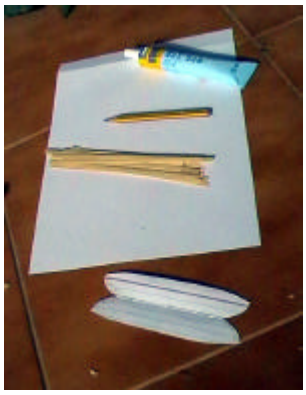
- Bombarda española
- Pesquero arrastrero del Atlántico
- Birreme griego
- Corbeta mercancías del S. XIX
- Buque mercante
- Jabeque del Mediterráneo de 1750
- Fragata alemana
- Txalupa vasca
- Yate de recreo de la familia Sota de 1904
- Trasatlántico francés
- Galeón Santiago de 1618
- Juan Sebastián Elcano
- Lancha ballenera de 1850
- Angulero vasco S. XVII al XX
- Navío de línea Santa ana de 1784
- Fragata española de 1750
- Buque mercante de la compañía Artaza
- Jabeque Le Requin de 1750
- Santa María
- Goleta francesa del S. XIX
- Pesquero de bajura
- Muleta de pesca Portuguesa
- Pesquero de arrastre
- Bergantín goleta de 1800
- Lancha vasca
- Queen Mary
- Fragata británica H.M.S. Unicorn 1770
- Galera S. XVI
- Bombardero inglés de 1742
- Pesquero de vapor.

CONSTRUCCIÓN DE BALLENERAS

Isidro Rivera (Toledo)

Aquí te presento un nuevo sistema (por lo menos yo no lo he visto explicado en ningún sitio) para hacer botes auxiliares muy facil y de resultados muy llamativos, util sobre todo si se deben realizar bastantes modelos.

Lo he diseñado mientras estaba haciendo un barco ballenero en kit (Charles W. Morgan de Artesanía Latina[1].); Las balleneras que traía el modelo eran muy bastas, los balleneros típicos tenían unas 5 balleneras en pescantes y 2 de respeto, en total 7 y se me ocurrió un sistema para hacer botes. En principio estilo ballenera, pero se puede utilizar para botes con proa y popa diferentes, según las necesidades, rediseñando las plantillas.

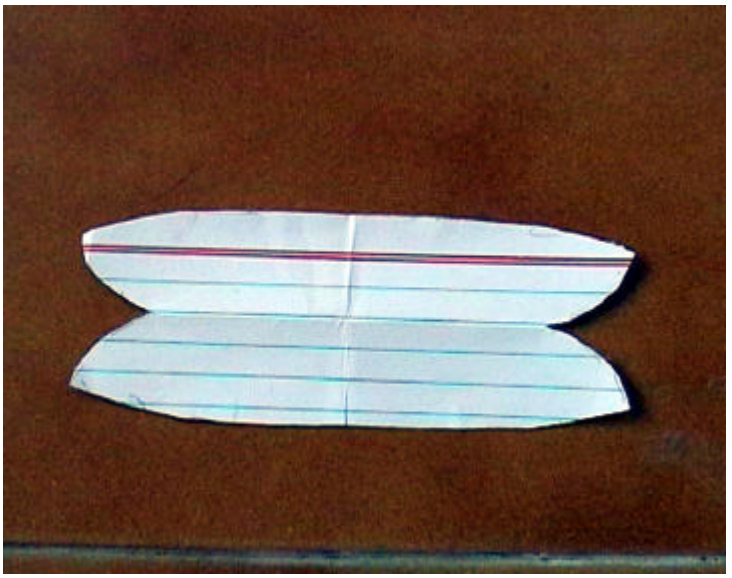


La idea está en cambiar el punto de vista que tiene cualquier constructor de maquetas, primero el casco y después las cuadernas. ¡anatema!, pero en modelos pequeños en los que nos tenemos que inventar las líneas de agua funciona muy bien, ya que salen muy aproximadas a la realidad)

Se me ocurrió con un trozo de papel, lo doblé e hice una ballenera, ¿por que no hacerlo con madera? (escala 1/50, 6 a 10 metros de eslora reales- 12- 20cm del modelo, realmente pequeño ¿no?.

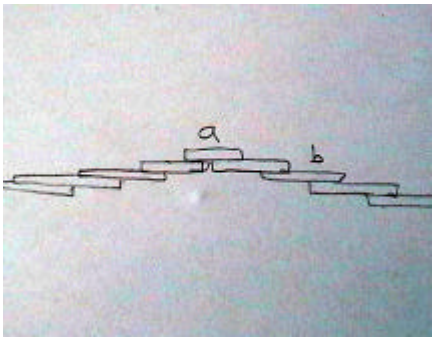
Materiales:

1. 16 listones de tilo de 5*0.5 mm (de los restos que puedas tener de forrado de otros barcos) para el casco.
2. Cola de contacto.
3. Listón de madera clara de 1.5x5mm para la sobrequilla, bancadas etc.
4. Listones de 1x0.5 mm para las cuadernas, cintones, regalas etc.
5. Listón de 1x1mm para la quilla, roda y codaste
6. Dos (2) minisargentas, también valen 2 pinzas para la ropa.
7. Cola de carpintero rebajada al agua



[1] Descatalogado, por desgracia

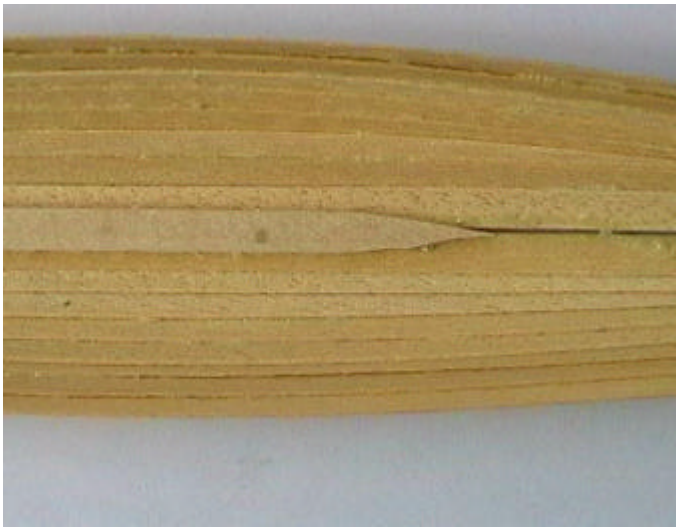
Hice una plantilla con papel (método del ensayo y error). Para el casco, que realicé según técnica de tingladillo (las



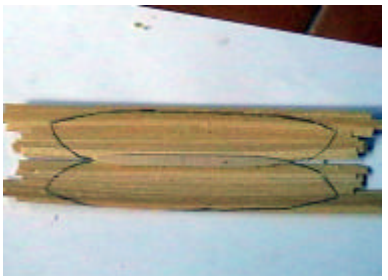
balleneras estaban construidas con esa técnica)utilice madera de tilo 0.5x5 mm (que me sobraba del forro de otros modelos) ya que las balleneras estaban realizadas en maderas de cedro claras, de poco peso para poderlas levantar entre dos marineros.

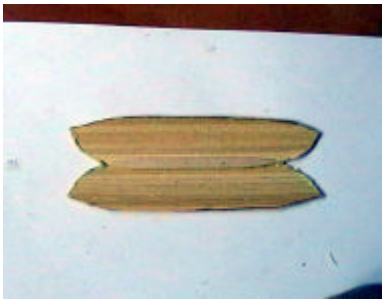
Fui pegando listón tras listón (b)con pegamento de contacto, en la parte central superponía menos los listones y según iba hacia proa o popa los superponía mas, esto daba una tendencia curva que es aconsejable que luego al plegar viene muy bien.

En la parte central haciendo de sobrequilla (a) utilicé una madera de 5x1.5mm afinada en los dos extremos (como un mondadientes plano),. Esto además de imitar a los botes, sirve para que en el bote la quilla vaya recta y al plegar no se combe



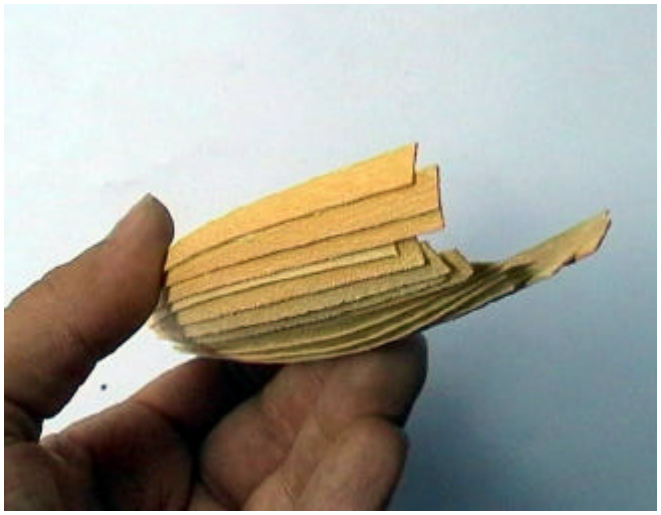
longitudinalmente como un plátano.



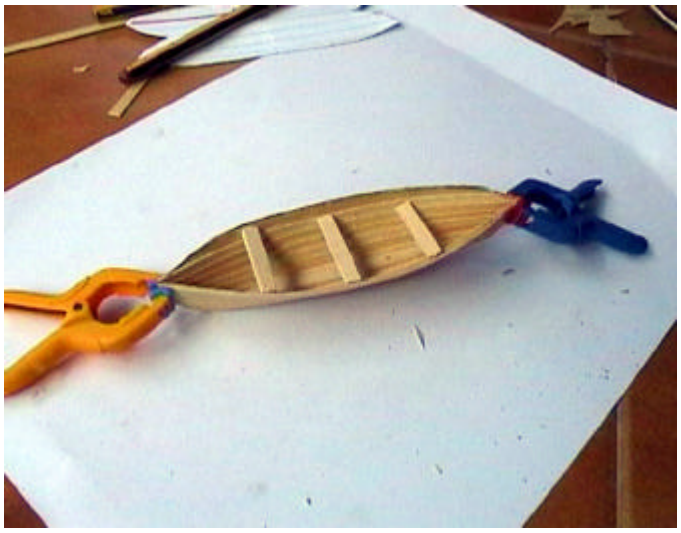


Se aplana el montaje sobre una mesa y poniendo encima la plantilla de cartulina se recorta con una simple tijera, quedando el casco ya recortado.

Notese como debido a que se pega mas anchura del liston en los extremos que en el medio, el montaje tiende a plegarse adoptando una forma mas redondeada.



Se da pegamento de contacto a los dos bordes libres de la roda y codaste y se pega. Se pueden sujetar con unas pinzas (si queda difícil la unión probar con cianocrilato). No importa que se cierren las dos bordas mucho y que casi se toquen, en cuanto esté seco el pegamento se usan provisionalmente listones de 1.5x5mm y cortados al largo adecuado apoyados en los laterales para separarlas y dar la forma adecuada al bote.



Se usa cola muy rebajada con agua para dar rigidez a todo el bote y dar solidez al conjunto y que al quitar los soportes provisionales se mantenga la forma deseada.

Cuando esté seco se procede a retirar los listones provisionales transversales y colocar las cuadernas, previamente se regulariza toda la zona de la regala con tijera o lija y se eliminan las curvas indeseadas, etc (yo uso lima de uñas desde que lo vi reseñado en un foro de modelismo, perdon por no citar al autor, no me acuerdo en este momento de su nombre, pero mil gracias).

Para las cuadernas se usan listones de 1x0.5 mm (que se pueden recortar de listones de traca de 5x0.5mm). que se van pegando al casco con una separación entre ellas adecuada a la escala . Se van colocando

y doblando a medida que se pegan, dado el espesor de 0.5mm es difícil que se rompan, pero si pasa no importa demás suele notar nada (si se nota, nada mas fácil que retirarla). Para conseguir el espesor adecuado se puede recurrir al laminado, es decir pegar por encima de la cuaderna otra/s similar/es.

Posteriormente se encola las varengas (Listones transversales en el fondo del bote) y la pana (listones longitudinales en el suelo del bote apoyados en las varengas, que hacen de piso) del fondo del bote. Las bancadas apoyadas en un listón que va por

el interior de la borda (cairel). los toletes de los remos, la regala, cintones etc...a gusto de cada uno y según el grado de exactitud requerido.

Posteriormente, por fuera, se pega un listón de 2x2mm aprox. doblado en la proa y popa siguiendo la curvatura del modelo a modo de quilla + roda + codaste

Nota: como variante al plegar inicialmente el casco se puede en vez de pegar entre si los extremos recortados, dejar en medio la pieza correspondiente a la roda y el codaste.

Ya está, nos hemos hecho un bote auxiliar con pocos medios y bastante detallado,

Existen otros medios de fabricar botes auxiliares con moldes de madera, laminado de cuadernas y colocación posterior de las tracas, quizás queden mas técnicos, pero no por ello mas bonitos y eficaces.

Para otro tipo de embarcaciones auxiliares se puede probar con otras plantillas que tengan en la popa espejo., al plegar el casco pegándolo por la popa dejamos en medio la pieza correspondiente al espejo de popa.

Espero que lo disfrutéis como yo, si tenéis alguna duda o un a mejora en la técnica no dudéis en escribirme, si me mandáis fotos del modelo mejor.

BREVE RESEÑA ACERCA DE LA CAZA DE BALLENAS EN LOS TIEMPOS DEL CAPITAN ACAB

-Podéis llamarme Ismael.....- no no esto no va empezar así (ni tampoco acabar...espero)

Después de esa breve introducción literaria permitidme declarar que soy un ecologista convencido. Estoy en contra de muchas actividades no sostenibles, evidentemente la caza de ballena está incluida en ella. Por mucho que países como Japón se empeñen en lo contrario.

Sin embargo no puedo dejar de sustraerme al romanticismo implícito en los balleneros de los siglos XVIII y XIX, y a las historias y leyendas existentes. Moby Dick incluida. Cuando comencé a construir la maqueta de AL de un ballenero (Charles W. Morgan) me empecé a sentir atraído por esas historias.

No soy un experto, pero lo poco que aprendí os lo cuento por si os sirve o cuanto menos por acercaros esos tiempos ya pasados...

Aunque se sabe que la caza de la ballena es muy antigua y ya en tiempos de los fenicios se comerciaba con ellas, la primera noticia sobre industria ballenera como tal aparece en el país vasco sobre el siglo XII.

Será desde el siglo XVI hasta el XIX donde alcanzará su máximo desarrollo sobre todo en el pacífico (al escasear la caza en el atlántico). Siendo los própios balleneros al adentrarse en esas aguas los primeros en descubrir muchas de sus islas.

Con la aparición de la revolución industrial, el arpón explosivo, la navegación a motor. La caza de la ballena se realizó a escala gigantesca, con lo que se ha puesto a muchas especies de cetáceos en serio peligro.

La ballenera es una embarcación de unos 30 pies de largo generalmente, de dos proas, muy ligero , hecho de maderas de cedro blanco). para poder ser izado con facilidad por solo dos hombres , podía llegar a desarrollar una velocidad de hasta10 nudos. Además llevaba un palo y una vela Tarquina

Los botes normalmente estaban colgados de pescantes o arbotantes de madera, solían ser unos cinco en los balleneros americanos. Ademas sobre la cubierta, boca arriba estibados sobre unos caballetes situados entre la mayor y mesana estaban estibadas las de reserva o respeto.

En cuanto se divisaba la ballena desde las cofas del ballenero, se arriaban los botes. Con una tripulación de 6 hombres cada una: el patrón o timonero y cinco remeros, se dirigían hacia el pobre animal. En cuanto se aproximaban lo suficiente, el arponero, con su pierna izquierda apoyada en un rebaje especial practicado en el bote, le lanzaba con todas sus fuerzas el primer arpón llamado de estacha, pues estaba unido a un cabo de unas 200 a 300 brazas (300 a 550 m) de cáñamo teñido con alquitrán. A este

cabo se le daba una vuelta sobre una bita situada en la proa y media vuelta sobre el banco de arponear por si se salía el cabo de la bita y se aflojaba, (ayudada la mano no con guantes que no existían, sino con un trapo o agarrador) para que la ballena tirara del bote. Esto provocaba una gran fricción y había que remojar esa bita con agua. Por cierto el otro extremo de la estacha NUNCA se fijaba al bote por si acaso la ballena quería emular a su bisabuela Moby Dick.

A continuación se lanzaba otro arpón unido a una boya (Taco de madera de dos piezas) para cansar a la ballena cuando se sumergiera. Después llegaban las sangraderas (de acción obvia) que requería de mucha destreza para afectar a algún órgano importante.

La ballena muerta se acercaba al ballenero y se troceaba amarrada al costado para fundir su grasa en un horno de ladrillo que el ballenero llevaba en cubierta y llenar los barriles de aceite de ballena (podían a albergar mas de 2000 barriles en una campaña larga). Se arriaba una especie de pasarela o guindola hasta el animal y se troceaba por medio del cuchillo de trinchar ¡de unos 5 metros de largo! Claro que quien se caía al agua podía seguir la misma suerte que la ballena ya que con tanta sangre los tiburones no solían estar lejos. Al acabar se procedía al "funeral" es decir largar los restos que quedaban y después vuelta a empezar....

La ballenera sobre el 1820 fue incluida en la dotación de los buques de la Royal Navy por sus cualidades marineras y su agilidad en las rompientes.

Con la llegada del motor en los barcos y el cañón arpón se hizo innecesaria esta embarcación en los balleneros.

Saludos al fantasma del Capitán Acab y su condenada tripulación.

Isidro Rivera Vaquero

Toledo enero 2004

P.D. todavía los paisanos de Vigo recordarán una factoría ballenera que se cerró en la ría de Vigo a mediados del siglo XX.